



Grup Balear d'Ornitologia i Defensa de la Naturalesa

UN AEROPORT PER A UNA MENORCA SOSTENIBLE

Aquest informe explica els perills que l'ampliació de la terminal de l'aeroport de Menorca pot implicar per al futur de l'illa i demostra la manca de fonament d'una inversió pública multimilionària.

Gener de 2004

Camí des Castell, 59 07702 Maó (Menorca) Tel. 971 35 07 62 Fax 971 35 18 65

www.gobmenorca.com info@gobmenorca.com

ÍNDEX

1. OBJECTIUS D'AQUEST INFORME
2. SITUACIÓ ACTUAL
 - 2.1. Dades generals
 - 2.2. Capacitat actual
3. OBRES PROPOSADES PEL MINISTERI
 - 3.1. Projecte seleccionat
4. JUSTIFICACIONS INCORRECTES PER A L'AMPLIACIÓ DE LA TERMINAL DE PASSATGERS
 - 4.1. Justificació de les obres per part del Ministeri de Foment
 - 4.2. L'error de basar-se en el volum anual, sense tenir en compte l'estacionalitat
 - 4.3. L'error de no comparar els percentatges de creixement total anual i de dies punta
5. POSSIBILITAT DE MILLORAR EL SERVEI ALS USUARIS SENSE NECESSITAT D'AMPLIAR L'EDIFICI TERMINAL
 - 5.1. El potencial inutilitzat de molts dies a la setmana
 - 5.2. La iniciativa Gestratur
 - 5.3. La no correspondència entre l'augment de moviments previst i l'evolució de l'estada mitjana del turista
6. UN PROJECTE ENFRONTAT ALS CRITERIS DE RACIONALITAT QUE HAN D'OBSERVAR LES ADMINISTRACIONS PÚBLIQUES
 - 6.1. Una gran despesa pública injustificada
 - 6.2. Incompliment dels preceptes legals sobre eficiència
7. UN PROJECTE QUE CAUSARIA EFECTES NEGATIUS EN LA QUALITAT TURÍSTICA DE L'ILLA DE MENORCA
 - 7.1. El perill d'augmentar la concentració de passatgers sobre els divendres
 - 7.2. L'efecte secundari de rebaixa de la qualitat turística
8. UN PROJECTE CONTRARI A L'ORDENACIÓ TERRITORIAL APROVADA A L'ILLA DE MENORCA
 - 8.1. El Pla Territorial Insular
 - 8.2. El Pla Especial de l'aeroport de Menorca
 - 8.3. Obligació d'adaptar el Pla Director al Pla Territorial Insular
9. UN PROJECTE QUE CONTRADIU EL PLA DE DESENVOLUPAMENT SOSTENIBLE DE MENORCA RESERVA DE LA BIOSFERA
 - 9.1. L'aeroport pot condicionar el creixement urbanístic
 - 9.2. L'aeroport pot impedir la sostenibilitat futura de Menorca
10. CONCLUSIONS
11. FONTS CONSULTADES

1. OBJECTIUS D'AQUEST INFORME

El Ministeri de Foment té previst ampliar la terminal de passatgers de l'aeroport de Menorca, que passaria dels 26.000 m² actuals a uns 59.000 m² (2,3 vegades l'actual). L'informe que aquí es presenta pretén demostrar:

- 1) Que les justificacions usades pel Ministeri per ampliar la terminal de passatgers es **contradiuen amb les dades reals**.
- 2) Que no és necessari ampliar la terminal per poder oferir **un servei de qualitat** als usuaris de l'aeroport.
- 3) Que l'ampliació de la terminal estaria enfrontada als **criteris de racionalitat** que han d'observar les administracions públiques.
- 4) Que l'ampliació de la terminal causaria efectes negatius en la **qualitat turística** de l'illa de Menorca.
- 5) Que l'ampliació és **contrària a l'ordenació territorial** aprovada a Menorca.
- 6) Que aquesta obra **pot hipotecar els escenaris de sostenibilitat** per als quals Menorca ha estat treballant durant molts anys.

2. SITUACIÓ ACTUAL

2.1. DADES GENERALS

L'aeroport de Menorca està qualificat com a Aeroport d'Interès General de l'Estat segons l'article 149.1.20 de la Constitució i el Reial Decret 2858/1981 de 27 de novembre, sobre qualificació d'aeroports civils. És un aeroport civil de classe internacional. Pertany a la categoria 4D segons la Organització d'Aviació Civil Internacional (OACI) i està classificat com a aeroport de primera categoria des de l'1 d'abril al 30 de setembre, i de segona categoria la resta de l'any, des de l'1 d'octubre fins el 31 de març.

És un aeroport principalment turístic, característica que es reflexa en què al voltant d'un 60% del trànsit total és de tipus xàrter, en front a un 40% de trànsit regular. El trànsit xàrter és estacional, **el 90% del trànsit anual de l'aeroport es concentra en**

temporada alta i és marcadament de tipus internacional. El trànsit regular es reparteix de forma més homogènia al llarg de l'any, caracteritzat pels enllaços interinsulars i vols nacionals, principalment a Barcelona.

2.2. CAPACITAT ACTUAL

(Dades extretes del Pla Director de l'aeroport de Menorca i del document d'AENA: "Propuesta de Planificación y Programación de las Actuaciones Necesarias en el Aeropuerto de Menorca" noviembre, 1995)

Durant l'any 2002 el trànsit a l'aeroport de Menorca va superar els 2,7 milions de passatgers anuals, amb un moviment de 32.259 aeronaus.

La terminal de passatgers, construïda al 1988, va ser ampliada al 1994 en 3.000 m² més de zona de sortides internacionals. La superfície total actual és de 26.000 m². D'aquesta, 11.130 m² és zona pública, 8.505 m² zona de passatgers i 6.350 m² zona privada. Està estructurada en tres nivells: el nivell 0, de sortides; el nivell -1, d'arribades (sota rasant); i el nivell +1, de zona comercial i de serveis.

Té una capacitat de tractament de 2.859 passatgers en hora punta.

Si comparam aquesta capacitat en hora punta amb la resta d'instal·lacions de l'aeroport, comprovam que **la terminal de passatgers és el factor limitant** de la capacitat de tractament del volum de trànsit de l'aeroport:

CAPACITAT INSTAL·LACIONS	
Accessos	8.283 php
Aparcament vehicles	4.997 php
Terminal passatgers	2.859 php

php: passatgers en hora punta
Font: Aena

Per altra banda, cal remarcar que no existeixen limitacions al trànsit de l'aeroport pel que fa a la capacitat de l'espai aeri, del camp de vols o de la plataforma d'estacionaments, donat que es troben a un nivell d'utilització molt per sota de la seva capacitat real, i

tenint en compte la capacitat addicional per la possibilitat d'utilització amb processos optimitzats, no es preveu la seva saturació a llarg termini.

CAPACITAT D'OPERACIONS	
Capacitat real	28 ohp
Capacitat optimitzada	40 ohp
Ús actual	17 ohp

ohp: operacions en hora punta
Font: Aena

Veim, idò, com la terminal de passatgers es converteix en l'eina per regular el moviment de passatgers. El 87% dels passatgers que entren i surten de Menorca ho fan per l'aeroport, fet que converteix l'aeroport en la principal porta d'entrada a la demanda turística. I, en aquest context, la terminal esdevé la clau per regular-ne la pressió.

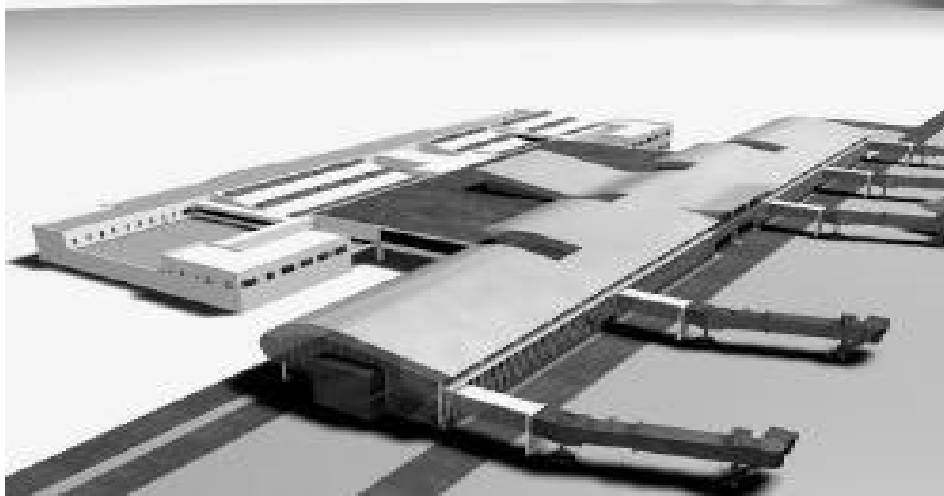
3. OBRES PROPOSADES PEL MINISTERI

3.1. PROJECTE SELECCIONAT

(Dades de la plana web d'Arquimática, de l'Estudi d'Impacte Ambiental de l'ampliació de l'aeroport i articles de premsa local 26.11.03)

Les obres d'ampliació de l'edifici terminal de l'aeroport de Menorca afectaran al vestíbul de facturació que passarà a tenir de 21 a 42 mostradors de facturació, es crearà un nou dic d'embarcament d'aproximadament 230 metres de longitud en paral·lel a la pista de vols, un edifici de transició de 171 metres de longitud entre l'antiga terminal i el nou dic, i l'habilitació de la sala de recollida d'equipatges amb 6 nous dispositius de recepció d'equipatges.

El disseny d'aquesta ampliació pertany conjuntament a les empreses Intecsa, Inarsa i Arquimática. Com a innovació, s'inclouen diversos accessos directes a les aeronaus (*finguers*) amb les seves corresponents sales d'embarcament.



Il·lustració extreta del Diari Menorca digital.

La intervenció suposarà un increment de superfície fins a aproximadament 59.000 m², més del doble de l'actual, i la reforma afectarà tota la terminal en els seus nivells 0 i -1 (sortides i arribades).

4. JUSTIFICACIONS INCORRECTES PER A L'AMPLIACIÓ DE LA TERMINAL DE PASSATGERS

4.1. JUSTIFICACIÓ DE LES OBRES PER PART DEL MINISTERI DE FOMENT

(Informació extreta de la memòria del Pla Director de l'aeroport de Menorca)

La principal justificació de l'ampliació és poder respondre amb un elevat nivell de qualitat de servei a la previsió del creixement de volum de trànsit de passatgers, i evitar les situacions de saturació de la terminal en temporada alta.

No és acceptable un aeroport insular que preveu duplicar en 10 anys l'actual nombre de passatgers.

El Pla Director (PD), al seu apartat 5.4, té en compte tres escenaris possibles a partir de la variació de trànsit aeri, són els següents:

- Un escenari pessimista, on no es preveu cap increment addicional al càlcul.
- Un escenari optimista on es considera un augment gradual del trànsit regular respecte a la previsió calculada, de fins 65% sobre l'última previsió.
- Un escenari probable que contempla l'augment gradual del trànsit regular de fins el 45% sobre el darrer any de previsió.

Amb aquests càlculs la previsió de creixement del trànsit de passatgers per l'escenari més probable, és a dir l'últim segons el PD, és el que segueix:

any	TOTAL PASSATGERS	
	Espanya	Menorca
1985	50.427.883	919.400
1986	56.017.127	1.132.607
1987	62.376.013	1.478.372
1988	68.287.750	1.646.181
1989	70.872.415	1.639.066
1990	73.369.014	1.467.862
1991	76.231.803	1.487.828
1992	82.672.214	1.672.918
1993	81.409.475	1.725.468
1994	89.497.927	2.055.386
1995	95.432.481	2.070.384
1996	100.711.101	2.020.554
1997	108.623.497	2.181.909
1998	116.369.633	2.422.925
2000	130.498.005	2.730.264
2005	154.632.106	3.433.523
2010	179.696.745	4.198.251
2015	204.586.129	5.014.523

Font: Pla Director

És a partir d'aquests escenaris que, **agafant com a referència el volum anual de passatgers**, es defineixen les necessitats de la terminal de passatgers. Així es confirma a l'apartat 6.1.2. *Resultados del ajuste capacidad / demanda*, que es reproduïx al quadre 6.II.

CUADRO RESUMEN AJUSTE CAPACIDAD/DEMANDA

	UNIDAD	Capacidad	Demanda en los horizontes de tráfico		
			3MM	4MM	5MM
EA-CV(Procedimientos Actuales)	Aeronaves Hora	18	23	25	27
Plataforma	Aterrizajes Hora	12	14	15	16
Edificio Terminal de Pasajeros	Llegadas	1.480	2.004	2.372	2.703
	Salidas	1.224	2.004	2.372	2.703
Aparcamiento V. privados	Pax Salida Hora	2.100	2.155	2.550	2.906
Aparcamiento Autocares	Pax Llegada Hora	1.530	2.155	2.550	2.906
Accesos	Pax Hora	8.000	3.591	4.250	4.844
T. Mercancias	Tm-Año	9.035	5.159	6.391	7.481

Font: Plan Director

L'anàlisi de necessitats basada en el volum anual de passatgers, es demostra també amb la conclusió a què arriba el Pla Director a l'apartat 6.2.2.1.1, *Determinación de necesidades. Edificio terminal de pasajeros: "Las superficies del Edificio Terminal de Pasajeros, según el desglose oportuno para el cálculo de necesidades, se muestran seguidamente en el cuadro 6.V"*

SUPERFICIES DEL EDIFICIO TERMINAL DE PASAJEROS

(Actual y demandadas, metros cuadrados)

		Actual	3MPAX	4MPAX	5MPAX
Llegadas	Colas	168	252	294	336
	Comercial	400	453	642	732
	Estancia y paso	3.760	5.203	6.036	6.552
	Otras	800	1.336	1.581	1.802
	Técnicas	1.558	2.214	2.550	2.718
Total Llegadas		6.686	9.547	11.103	12.139
Salidas	Colas*	1.400	2.470	2.680	2.960
	Comercial	3.354	3.789	4.485	5.111
	Estancia y paso	4.419	5.371	6.358	7.247
	Otras	2.000	3.340	3.953	4.505
	Técnicas	1.306	2.079	2.372	2.664
Total Salidas		12.479	17.050	19.847	22.485
Restringidas		6.800	8.350	9.883	11.263
Total general		25.965	34.947	40.833	45.887

* Incluyen áreas de circulación de carácter geométrico

Font: Plan Director

4.2. L'ERROR DE BASAR-SE EN EL VOLUM ANUAL, SENSE TENIR EN COMPTE L'ESTACIONALITAT

Malgrat que en el seu apartat 3. *Análisis del Tráfico Aéreo*, el Pla Director aporta moltes reflexions sobre l'elevada estacionalitat, que a causa del fenomen turístic presenta l'aeroport de Menorca en el moviment de passatgers, la realitat és que aquesta estacionalitat no és tinguda en compte a l'hora de les previsions de necessitat de les noves instal·lacions.

Com hem vist al punt 4.1. d'aquest informe, tots els càlculs es basen en el possible increment del volum total de passatgers, no en el moment en que aquest increment es doni. **Aquest és un error molt important, que fa que les obres projectades no tinguin justificació**, tal i com s'explica a continuació.

Si el trànsit de passatgers de l'aeroport de Menorca s'analitza per dies, es comprova com destaca especialment el moviment que es registra els divendres. A les gràfiques que s'ofereixen a continuació (Font: Aena) es pot evidenciar aquesta realitat, on queda palès que els divendres són, amb diferència, els dies que més quantitat de passatgers registra l'aeroport menorquí.

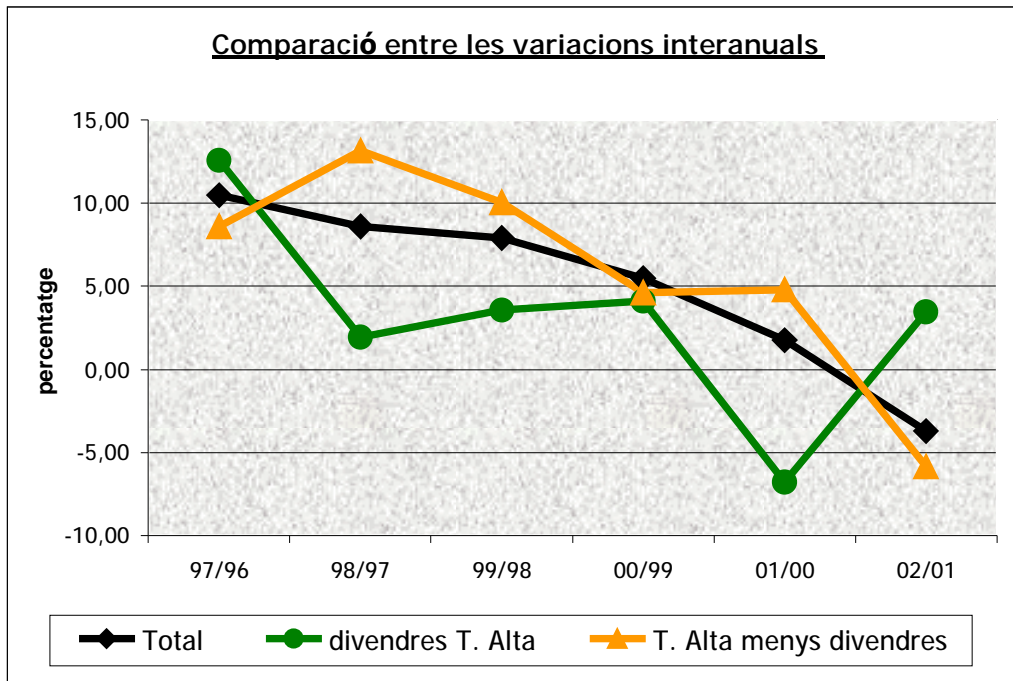
Per a l'any 2002, el trànsit de passatgers en temporada alta representa el 85% del trànsit total anual. Dins d'aquesta mateixa temporada, els divendres representen el 30% del trànsit total.

4.3. L'ERROR DE NO COMPARAR ELS PERCENTATGES DE CREIXEMENT ENTRE TOTAL ANUAL I DIES PUNTA

Les estimacions del Pla Director, com hem vist, es basen totes amb les previsions de creixement del total anual de passatgers. Però, la realitat és que els dies punta són els divendres. A partir d'aquí, es pot comprovar com, en realitat, és possible gestionar les operacions de vol en altres dies no saturats, la qual cosa fa innecessària l'ampliació de la terminal i, en qualsevol cas, en el volum que el projecte d'ampliació pretén justificar. Si miram les evolucions que l'aeroport de Menorca ha mostrat en els darrers anys (des de 1996, perquè és el primer any que es tenen dades separades per dies) i separam els divendres de temporada alta de la resta de dies de temporada alta, veurem que hi ha molts anys, la majoria, que el creixement de passatgers s'ha pogut orientar cap els dies manco aprofitats, evitant així la congestió dels dies ja saturats. Aquesta és l'opció que caldria impulsar si es vol gestionar l'aeroport amb una mínima eficiència.

COMPARACIÓ INCREMENTS			
Any	Total divendres temporada alta	Total resta de dies temporada alta (de dissabte a dijous)	Total anual
1996	565.283	1.180.972	2.019.815
1997	636.323	1.282.609	2.231.459
increment 97/96	12,57	8,61	10,48
1998	648.622	1.451.389	2.423.615
increment 98/97	1,93	13,16	8,61
1999	671.770	1.597.026	2.615.347
increment 99/98	3,57	10,03	7,91
2000	699.329	1.670.850	2.759.107
increment 00/99	4,10	4,62	5,50
2001	651.907	1.750.716	2.807.761
increment 01/00	-6,78	4,78	1,76
2002	674.396	1.648.661	2.703.264
increment 02/01	3,45	-5,83	-3,72
Increment Anual acumulatiu %	2,99	5,72	4,98

Font: Aena



Font: Aena
Elaboració GOB

Com es pot comprovar, el creixement mitjà experimentat els dividendes és gairebé la meitat que l'experimentat en el total anual de passatgers. Dit d'una altra manera, el paràmetre que usa Aena per justificar l'ampliació de la terminal (el volum anual de passatgers) creix gairebé el doble que el que creixen els dies de saturació real: 4,98 front a 2,99 %.

S'incompleix, per tant, l'obligació que té qualsevol administració pública de justificar adequadament el motiu de les inversions públiques.

L'ampliació augmentarà la congestió que pateix Menorca els dies punta de juliol i l'agost.

5. POSSIBILITAT DE MILLORAR EL SERVEI ALS USUARIS SENSE NECESSITAT D'AMPLIAR L'EDIFICI TERMINAL

5.1. EL POTENCIAL INUTILITZAT DE MOLTS DIES A LA SETMANA

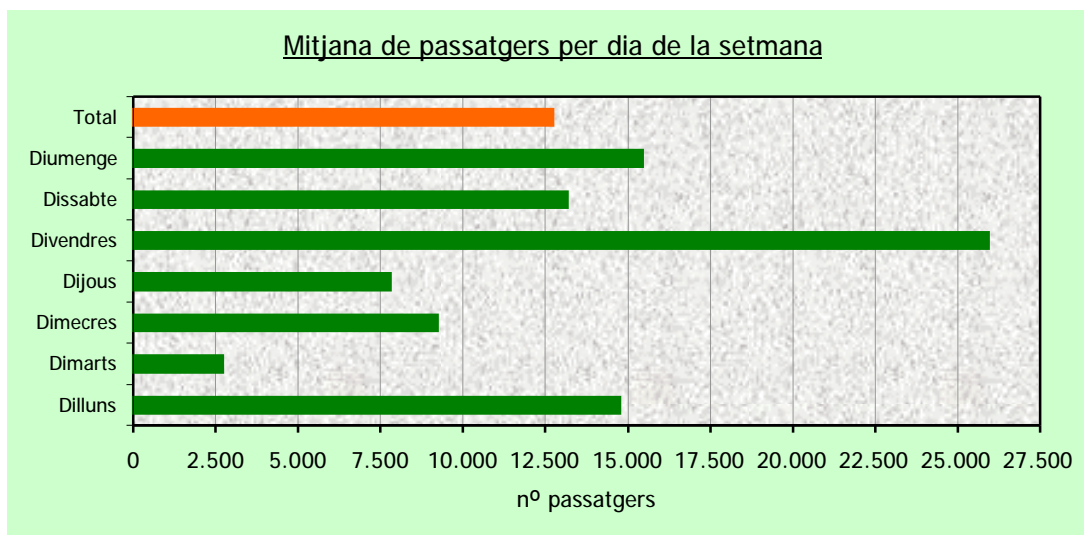
Segons hem demostrat a l'apartat 4.2 mitjançant l'anàlisi dels passatgers per dia durant tot l'any, i amb més detall als mesos de juliol i agost, els divendres representen el dia punta amb un volum de passatgers molt per sobre d'altres dies de la setmana.

Analitzam ara les mitjanes de passatgers per dia de la setmana en temporada alta. Per això hem agafat les dades diàries des del mes de maig fins a l'octubre del 2002 i les agrupam per dia de la setmana, obtenint el següent resultat:

Mitjana	
Dilluns	14.754
Dimarts	2.721
Dimecres	9.221
Dijous	7.798
Divendres	25.938
Dissabte	13.168
Diumenge	15.453
Mitjana total	12.722

La mitjana diària total en temporada alta és de 12.722 passatgers, la mitjana dels divendres és més del doble d'aquesta xifra (representa el 203% respecte la mitjana diària), mentre que la mitjana dels dimarts és gairebé cinc vegades inferior (21% respecte la mitjana). **Aquestes dades reflecteixen la mala gestió en la distribució dels vols durant la setmana i la no necessitat d'una ampliació de la capacitat de la terminal, donat que portaria a una major sobredimensió de les capacitats de tractament a l'hivern i en gran part dels dies durant la temporada alta.**

En la gràfica següent, on representam aquestes dades, s'observa fàcilment que hi ha sis dies a la setmana que estan molt per sota de la mitjana dels divendres, i tres d'ells per sota de la mitjana diària total, especialment els dimarts.



Font: Aena
Elaboració: GOB

5.2. LA INICIATIVA GESTRATUR

Segons el que acabam de demostrar a l'apartat anterior, sembla més lògic prioritzar una bona distribució dels vols durant tots els dies de la setmana en front una ampliació de les capacitats de tractament de passatgers que només permetrà incrementar les diferències i augmentar la congestió de tots els serveis turístics els dies punta.

En aquest punt, hem de destacar **l'existència de programes europeus que impulsen la redistribució del tràfic turístic per evitar les puntes que congestionen algunes instal·lacions**, com és el cas que ens ocupa.

Gestratur -Gestió del Transport Turístic Intermodal-, és un projecte cofinançat per la Direcció General XIII de la Comissió Europea (Unitat de Turisme) i l'aeroport de Palma de Mallorca (Aena) amb l'objectiu de millorar la distribució del trànsit aeri turístic i evitar les congestions en dies i hores concrets. Incideix en la racionalització de la programació i coordinació de vols i intenta sensibilitzar i implicar a tots els agents del sector turístic (des dels touoperadors i companyies aèries fins el propi turista).

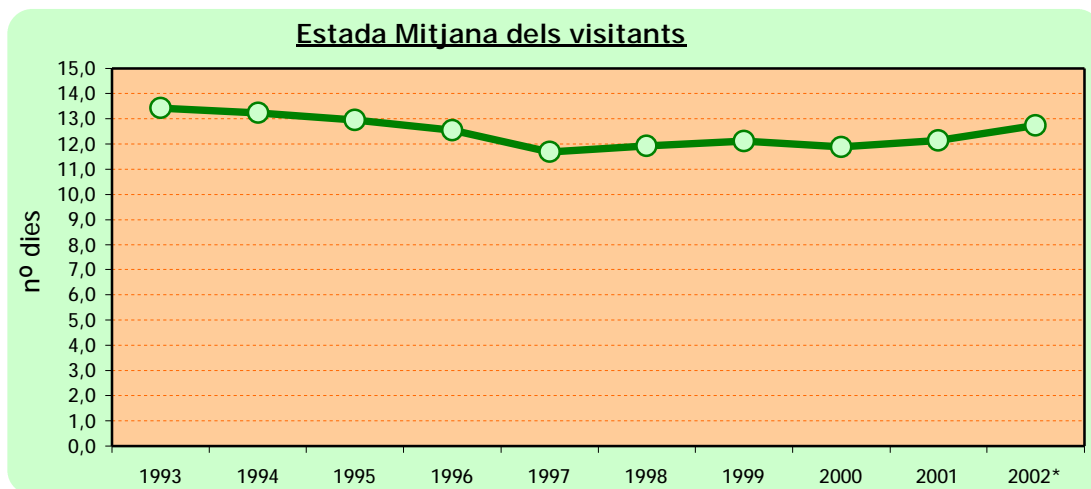
5.3. LA NO CORRESPONDÈNCIA ENTRE L'AUGMENT DE MOVIMENTS PREVIST I L'EVOLUCIÓ DE L'ESTADA MITJANA DEL TURISTA

Hem de tenir en compte la relació entre el nombre total de passatgers i els dies d'estada dels turistes a l'illa. Si el turista redueix la seva estada, un major nombre de visitants no

implicaria un increment de la pressió humana de l'illa ni, per tant, de la necessitat de creixement urbanístic corresponent.

Aquest és un argument que sovint s'ha sentit per defensar l'ampliació dels aeroports, argument que es basa en la idea de preveure un major volum de moviments de passatgers per compensar la disminució de l'estada mitjana del visitant. Però, altre cop, les xifres reals demostren que les estimacions usades per Aena fan molt difícil que l'evolució de l'estada mitjana pugui justificar l'ampliació de la terminal.

La estada mitjana dels turistes a Menorca es reflexa a la gràfica que segueix:



* Avanç i resultats provisionals de l'enquesta de despesa turística 2002 coordinat per Eugeni Aguiló i Antoni Sastre

Font: Conselleria d'Economia i Hisenda, Conselleria de Turisme i IBATUR

Cal fer constar que la Conselleria de Turisme ha duit a terme diferents estudis sobre aquesta matèria al llarg del període que aquí s'analitza, i que les xifres de dies d'estada mitjana poden variar d'un estudi a l'altre. Però el que aquí interessa no és el nombre de dies, sinó l'evolució, creixent o decreixent, de l'estada mitjana del turista que visita Menorca. Les dades aquí reproduïdes són les que ofereixen el període més llarg d'anàlisi, de 1993 a 2002, que han seguit sempre el mateix mètode d'estudi.

***Si Menorca vol apostar per un turisme de qualitat,
no li convé un aeroport que ajudi a la massificació.***

Com es pot comprovar, el primer any amb dades disponibles és 1993, amb una mitjana de 13,43 dies d'estada per turista; aquest màxim no s'ha tornat a assolir en els anys següents. La mitjana puja o baixa segons els anys i en 2002 es situa en 12,74 dies, el que representa una disminució de 5,13% respecte el màxim del 1993 (per tant, en un període de 9 anys).

En 2001, un altre equip dedicat a l'estudi de la despesa turística canvia el mètode d'estudi i situa la mitjana en xifres inferiors per a 2001 i 2002 (8,4 dies i 9,6 dies, respectivament) però amb aquest nou mètode només es disposa de les dades de dos anys, que no són una relació prou llarga com per avaluar l'evolució. Tot i així, si es volgués donar per bones aquestes darreres estimacions, i agafant com a referència la dada de 2002 (més favorable a les tesis que usen aquest paràmetre com a justificació de l'ampliació de l'aeroport), es pot fer una comparació entre la relació de passatgers anuals i l'estada mitjana, i fer una projecció amb les dades de passatgers que ofereix el Ministeri de Foment al Pla Director de l'aeroport.

Any	Pernoctacions	Passatgers anuals	Estada mitjana anual	% Diferència estada r/2002
2002	17.993.762 (1)	2.703.264 (2)	9,6 (1)	
2005	17.993.762	3.433.523 (3)	7,6	- 21,26 %
2010	17.993.762	4.198.251 (3)	6,2	- 35,60 %
2015	17.993.762	5.014.523 (3)	5,2	- 46,09 %

(1) Dades de l'Anuari Turístic de 2002. Conselleria de Turisme.

(2) Dades reals. Font Aena.

(3) Previsió del Pla Director de l'Aeroport.

Com es comprova, si realment es volguessin mantenir el nombre de pernoctacions (de manera que no caldria creixement urbanístic per acceptar un major nombre de moviments aeroportuaris) seria necessària una disminució de l'estada mitjana del 21,26% en tres anys i del 35,60% en vuit anys, perquè tal paràmetre pogués justificar el gran increment de passatgers previst per Aena. Recordem que els estudis disponibles han mostrat una disminució del 5,13% en 9 anys.

Queda clar, per tant, que el nombre de dies d'estada a Menorca dels visitants no justifica l'increment previst de passatgers. D'aquesta manera, la taula ens indica que les previsions d'ampliació de l'aeroport haurien d'anar acompanyades d'un important creixement urbanístic de Menorca.

6. UN PROJECTE ENFRONTAT ALS CRITERIS DE RACIONALITAT QUE HAN D'OBSERVAR LES ADMINISTRACIONS PÚBLIQUES

6.1. UNA GRAN DESPESA PÚBLICA INJUSTIFICADA

Al Butlletí Oficial de l'Estat, de dia 03.12.03, es publica la Resolució d'Aena per la licitació de les obres d'ampliació de l'edifici terminal de l'aeroport de Menorca. L'import de licitació és de 65.980.737 euros.

Considerant que el nou hospital general que es construeix a Maó té un pressupost que no arriba als 16 milions d'euros (Diari Menorca 15.11.03), que el nou centre escolar Margarita Florit que es fa a Ciutadella està previst per 2,5 milions (El Mundo 17.12.01), o que el Centre Geriàtric Santa Rita té un pressupost previst de 4,2 milions, la inversió que es pensa fer a la terminal de l'aeroport de Menorca, que com veim no està justificada, equival, més o manco, al cost de 4 hospitals generals, 26 centres escolars de darrera generació o 15 centres geriàtrics complets.

6.2. INCOMPLIMENT DELS PRECEPTES LEGALS SOBRE EFICIÈNCIA

Les administracions públiques estan obligades a gestionar d'una manera racional i eficient els seus recursos econòmics.

L'article 8, del Reial Decret 2591/1988 sobre l'ordenació dels aeroports, dictamina que "*El sistema general aeroportuario (...) deberá incluir entre sus determinaciones las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente gestión y explotación del aeropuerto...*"; cosa que, com hem vist, aquest projecte incompleix tota vegada que l'aeroport disposa d'altres mecanismes per evitar la congestió, a partir de distribuir d'una manera més racional les operacions al llarg de la setmana.

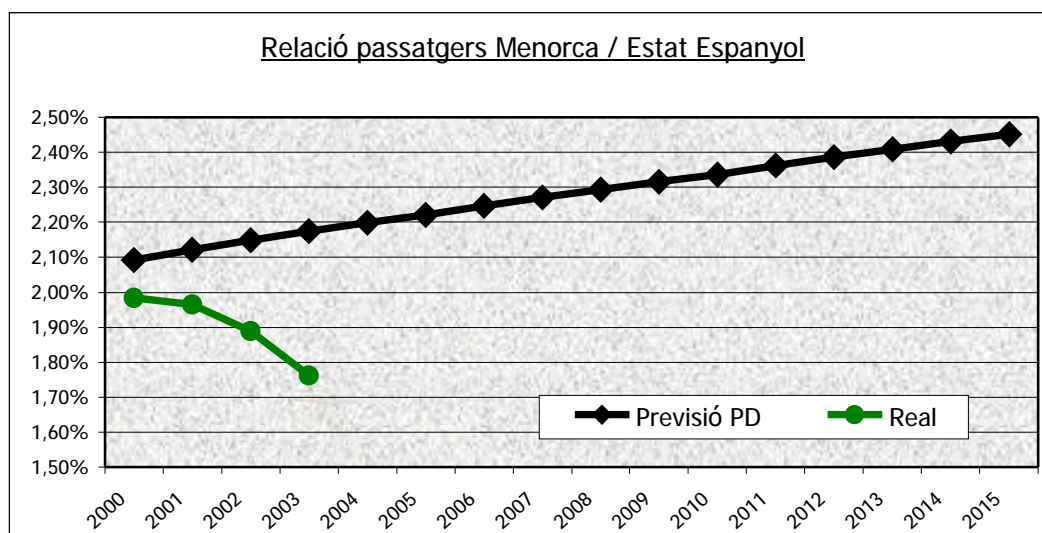
Amb una inversió pública com la prevista, es podrien fer 4 nous hospitals generals, 23 nous centres escolars o 15 centres geriàtrics complets.

Així mateix, l'Ordre Ministerial d'1 d'agost de 2001 que aprova el Pla Director de l'Aeroport de Menorca, també dictamina, al seu punt cinquè: *"El programa de inversiones establecido en el Plan Director del aeropuerto se irá ejecutando conforme se cumplan las previsiones de incremento del tráfico derivadas del análisis realizado por el propio Plan Director"*. Com podem veure a les següents taules, si comparem les previsions del Pla Director amb el nombre real de passatgers totals que han passat per Menorca els darrers anys, veim que l'error en l'estimació és realment considerable.

De fet, es comproven dos errors encadenats. D'una part, el Pla Director fa les previsions de moviments a l'aeroport de Menorca en base a la relació que aquest aeroport ha tingut amb el total de passatgers a nivell estatal. Així ho diu el Pla al seu apartat 5.4.- *Previsión del tráfico de pasajeros: "La aplicación directa de los modelos de previsión descritos en el apartado anterior, permite conformar, partiendo de los valores pronosticados para España, deducidos con los modelos descritos, los resultados referentes al tráfico teórico esperado en el Aeropuerto de Menorca."*

Any	Espanya		Menorca		Relació Menorca/Espanya PD	Relació Menorca/Espanya Real
	passatgers estimats PD	passatgers reals	passatgers estimats PD	passatgers reals		
2000	130.498.005	139.039.280	2.730.264	2.759.107	2,09%	1,98%
2001	135.324.825	142.890.770	2.870.916	2.807.761	2,12%	1,96%
2002	140.151.645	143.062.585	3.011.568	2.703.264	2,15%	1,89%
2003	144.978.465	153.649.216	3.152.220	2.706.316	2,17%	1,76%

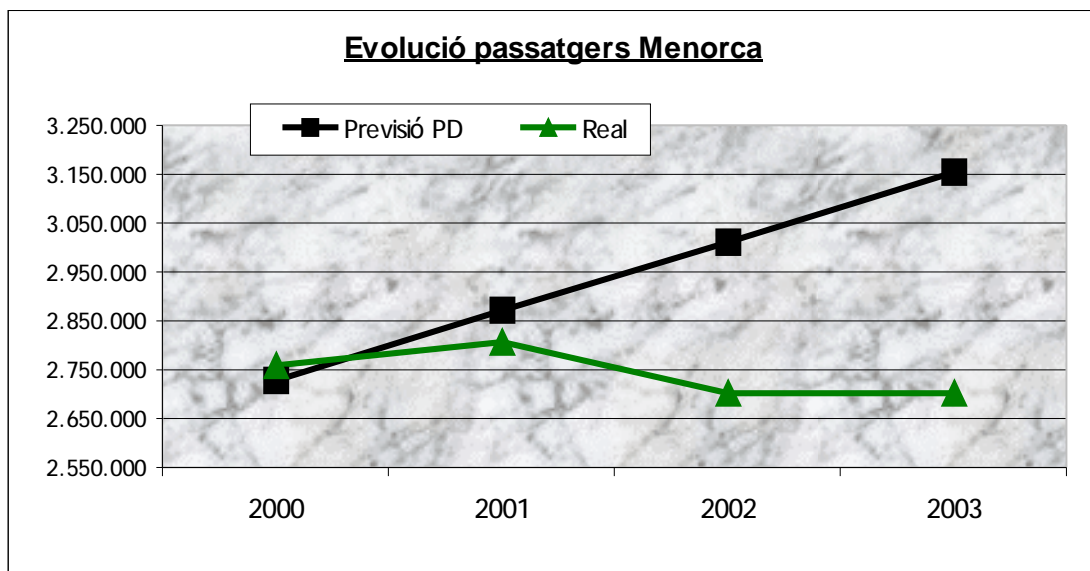
Font: Aena



Com es pot veure a la gràfica resultant, la desviació entre el pronòstic i la realitat és considerable i creixent. Si la relació Menorca/Estat no es compleix com el Pla Director preveia, és forçós que les previsions sobre el total de passatgers de Menorca també mostrin errors d'envergadura. Vegem-ho.

MENORCA			
Any	Passatgers estimats PD	Passatgers reals	% Diferència
2000	2.730.264	2.759.107	1,06
2001	2.870.916	2.807.761	-2,20
2002	3.011.568	2.703.264	-10,24
2003	3.152.220	2.704.038	-14,22

Font: Aena



Una vegada més, les dades reals vénen a demostrar que no s'han confirmat les expectatives sobre les quals el Ministeri de Foment pretén fonamentar una inversió de les més grans que s'hagin aplicat sobre l'illa de Menorca.

7. UN PROJECTE QUE CAUSARIA EFECTES NEGATIUS EN LA QUALITAT TURÍSTICA DE L'ILLA DE MENORCA

7.1. EL PERILL D'AUGMENTAR LA CONCENTRACIÓ DE PASSATGERS SOBRE ELS DIVENDRES

Com hem demostrat amb les gràfiques dels apartats 4.2 sobre la distribució del trànsit anual per dies i 5.1 sobre la distribució setmanal, els divendres concentren el 30% del trànsit en temporada alta. Si prenem només el trànsit dels divendres des d'abril a octubre i ho comparem amb el volum de passatgers totals durant l'any 2002, ens representen el 25% del trànsit.

	Passatgers	% respecte total 2002
Total 2002	2.703.264	100 %
Total abril-octubre	2.315.392	85%
Divendres abril -octubre	674.396	25%

Font: Aena

Cal ser molt conscients que, si els divendres són actualment l'únic dia que es satura la terminal de passatgers, **una ampliació d'aquesta instal·lació només serviria perquè puguin venir encara més passatgers aquest dia, amb la qual cosa s'aguditzaria la concentració de moviments sobre els divendres de temporada turística.**

7.2. L'EFECTE SECUNDARI DE REBAIXA DE LA QUALITAT TURÍSTICA

Actualment, ja es dona el cas de molts serveis que es veuen saturats a causa de l'elevada concentració de moviments de passatgers els divendres. El producte turístic de l'illa de Menorca no es basa només en l'aeroport. Des dels serveis d'autobusos o taxis, des del personal d'habitacions dels hotels fins als propis espais físics dels establiments turístics, es veuen obligats a treballar per sobre de les seves possibilitats els divendres de temporada alta, rebaixant substancialment la qualitat d'atenció a l'usuari que requereix qualsevol zona turística.

L'ampliació de l'aeroport és una aposta per augmentar la quantitat de turistes, no la qualitat del turisme.

Al tractar-se d'un dia a la setmana, ningú incrementa les seves dotacions atès que no seria rendible tal inversió. La massificació dels divendres provoca també una considerable congestió en les carreteres i carrers, la qual cosa s'afegeix a la disminució de qualitat esmentada, així com a la rebaixa en la pròpia qualitat de vida de la població resident.

Per tant, una obra que inicialment es presenta com una millora necessària per un indret turístic, es demostra en realitat com un element que es pot traduir en diversos efectes negatius per a la pròpia qualitat turística.

8. UN PROJECTE CONTRARI A L'ORDENACIÓ TERRITORIAL APROVADA A L'ILLA DE MENORCA

8.1. EL PLA TERRITORIAL INSULAR

El Pla Territorial Insular es va aprovar el 25.04.03 en el Ple del Consell Insular de Menorca. Referent al transport aeri, el Pla Territorial Insular contempla, dins la seva filosofia general -concebuda en el marc del desenvolupament sostenible-, un plantejament de model futur d'aeroport que:

- Asseguri les comunicacions de l'illa amb l'exterior en condicions adequades de seguretat.
- No fomenti increments de trànsit substancials induïts per l'increment de l'oferta d'infraestructures.
- Millori l'eficàcia dels serveis amb l'objectiu d'atraure un turisme de més qualitat.

Cita també que en qualsevol cas, la regulació del desenvolupament aeroportuari, d'acord amb les directrius del Pla Director de l'aeroport de Menorca, s'efectuaran a través d'un Pla Especial, la tramitació i l'aprovació del qual correspondrà a l'administració urbanística competent. En ell s'hi inclouran les determinacions necessàries per garantir la compatibilització del desenvolupament aeroportuari, la planificació territorial i la protecció ambiental i arqueològica, així com l'eficient gestió i explotació de l'aeroport.

L'aeroport no es pot analitzar com un element aïllat de la resta de Menorca.

En base als càlculs fins el moment oferts, sembla evident que el projecte d'ampliació de la terminal de passatgers incompleix diversos preceptes del Pla Territorial Insular, tant pel que fa al perill d'induir nous trànsits en dies ja col·lapsats com pel perill que l'augment de moviments sobre els divendres pot provocar en la qualitat d'atenció al turista.

Jurídicament, el PTI és l'eina que estableix amb força normativa el model d'ordenació territorial de concreció per a l'illa de Menorca, de manera completa i transversal.

El PTI està supeditat al que preveu la Llei 4/2000 d'ordenació territorial i la Llei 6/1999 de directrius d'ordenació territorial. La mateixa naturalesa jurídica de l'esquema en cascada de l'ordenació territorial implica que aquesta vinculació derivada de les lleis esmentades, atorguin una prevalença als PTI vers el planejament d'ordenació municipal, la planificació sectorial i la planificació especial, que hauran d'adaptar-se a les previsions del PTI.

En aquest context, és inadmissible que l'equilibri territorial, social i econòmic que fixa un Pla Territorial Insular pugui ser alterat per un aspecte parcial –encara que important- com és l'ordenació d'una de les portes d'entrada a Menorca com l'aeroport. No és acceptable que si tota l'estratègia d'ordenació insular condueix a equilibrar el conjunt, una part-externa al procés d'elaboració d'aquesta ordenació territorial insular- pugui desequilibrar-lo i condicionar-lo, anul·lant el paper assignat al PTI per les lleis d'ordenació territorial.

8.2. EL PLA ESPECIAL DE L'AEROPORT DE MENORCA

El Pla Especial data d'agost del 2003. Diu que l'execució de les etapes de desenvolupament del Pla Especial es conformaran segons es vagin complint les previsions de demanda del Pla Director, executant-se en conseqüència. En els punts anteriors ha quedat demostrada la total inconsistència de les estimacions realitzades pel Ministeri de Foment, que presenten uns errors considerables respecte a les necessitats reals de l'aeroport de Menorca. En aquest sentit, per tant, també s'estarien incomplint les disposicions de racionalitat que marca el Pla Especial.

*Si Menorca no vol més urbanitzacions,
no té sentit que es faciliti l'entrada
de més gent el juliol i l'agost.*

8.3. OBLIGACIÓ D'ADAPTAR EL PLA DIRECTOR AL PLA TERRITORIAL INSULAR

La previsió de comprovar que no hi hagués conflictes entre les obres previstes a l'aeroport i l'ordenació territorial ve obligada per la legislació vigent. La Llei 13/1996 de Mesures Fiscals, Administratives i d'Ordre Social, així com el Reial Decret que la desenvolupa (RD 2591/1998, de 4 de desembre, sobre l'Ordenació dels Aeroports d'Interès General y la seva Zona de Servei) ja plantegen aquesta qüestió: *"De conformidad con la habilitación conferida por la disposición final 7 de la Ley 13/1996, este Real Decreto tiene por objeto determinar los objetivos, contenido y normas para la aprobación de los Planes Directores de los aeropuertos de interés general, de forma que se asegure el desarrollo del aeropuerto, su eficaz integración en el territorio y la coordinación con las actuaciones de las Administraciones públicas que ostentan competencias en materia de ordenación del territorio y urbanismo..."*

Aquesta obligació es troba també recollida en el propi Pla Director de l'aeroport, en l'apartat 0.1 del document. Textualment diu: *"En nuestro caso, en estos momentos – diciembre 1999- se ha iniciado la elaboración del Plan Territorial Parcial de la isla de Menorca, que es el marco en el que se han de encuadrar todas las actuaciones que se tengan que desarrollar en el territorio considerado, y en especial, las correspondientes al sistema general aeroportuario.*

La importancia del aeropuerto como elemento estructurante del territorio hace necesaria la coordinación de actuaciones con dicho Plan Territorial. Para paliar la no simultaneidad de ambos planes –Plan Director/Plan Territorial Parcial- y a la vez cumplir el RD 2591/1998, se obliga a la aprobación de los Planes Directores antes del 7 de diciembre del 2000, se presenta este Plan director para su aprobación en su Desarrollo Previsible, y a su vez, establecer un área de cautela, correspondiente al área delimitada por el Máximo Desarrollo Posible, como área de coordinación a integrar en el Plan Territorial Parcial, que se desarrollará en función de las previsiones que contenga dicho Plan Territorial.

El projecte no ha complert l'obligació d'adaptar-se a les previsions de creixement urbanístic que marca el Pla Territorial Insular de Menorca

En definitiva, una vez elaborado y aprobado el PTP, en base a él se procederá a revisar el presente Plan Director del Aeropuerto de Menorca en un plazo inferior a un año, contado a partir de la aprobación definitiva de dicho PTP.”

Efectivament, a Menorca, es va aprovar el Pla Territorial Insular (PTI) l'abril de 2003. Aquest PTI és el mateix instrument que abans es deia Pla Territorial Parcial (PTP), des que la Llei 14/2000 d'Ordenació Territorial de les Illes Balears en va canviar la denominació. Però, el projecte d'ampliació de l'aeroport no ha fet l'adaptació al PTI.

9. UN PROJECTE QUE CONTRADIU EL PLA DE DESENVOLUPAMENT SOSTENIBLE DE MENORCA RESERVA DE LA BIOSFERA

9.1. L'AEROPORT POT CONDICIONAR EL CREIXEMENT URBANÍSTIC

El caràcter d'illa i d'important destí turístic que ostenta Menorca, atorguen a les dimensions de l'aeroport una transcendència estratègica en el model de desenvolupament que aquest territori pugui definir cara al futur. En un territori limitat de 700 Km² i amb unes xifres d'1 milió de turistes per temporada, l'aeroport és la porta d'entrada que condiona o pot condicionar seriosament la pressió humana que s'exerceixi sobre l'illa.

Aquesta reflexió s'ha de tenir molt present sobre tot des del moment que Menorca rep la declaració com a Reserva de la Biosfera de la UNESCO en 1993, en virtut de la qual tota l'illa assumeix a la vegada un compromís davant la comunitat internacional per apostar pel desenvolupament sostenible.

De fet, la pressió humana creixent –que es tradueix en un creixement urbanístic molt ràpid, en un major consum de recursos naturals i en un augment de producció de residus– s'ha identificat com la principal causa de problemàtica respecte de les possibilitats de sostenibilitat del model de desenvolupament de l'illa. I en aquest sentit, abunden les reflexions autoritzades que relacionen la capacitat d'acollida de l'aeroport amb el previsible creixement urbanístic.

L'augment de passatgers que preveu el Ministeri, obligaria a un creixement urbanístic molt considerable.

Així es reconeix a la *Propuesta de planificación y programación de las Actuaciones necesarias en el Aeropuerto de Menorca (Aena)*, de desembre de 1997, on a l'Annex I es cita: "(...) dentro del presente capítulo se realizan una serie de intentos puramente matemáticos para enmarcar estas limitaciones. Estos intentos se concretan en el estudio analítico de la correlación que pudiera existir entre el número de plazas hoteleras existentes en la isla y el movimiento anual de pasajeros charter en el aeropuerto. Conocida la relación existente entre ambas variables, los valores de tráfico de pasajeros charter pronosticados en el cuadro 8.VII nos darán a conocer, para los mismos años-horizonte en estudio, el número de plazas hoteleras que debieran existir en la isla..." I confirma més endavant: "Del análisis de estos valores puede deducirse que existe una gran correlación entre las variables estudiadas..."

9.2. L'AEROPORT POT IMPEDIR LA SOSTENIBILITAT FUTURA DE MENORCA

Encara més clarificadora resulta la visió del Pla de Desenvolupament Sostenible de Menorca, instrument redactat per actuar com a pla d'acció en l'esmentada declaració de Reserva de la Biosfera i que va ser cofinançat pel Consell Insular de Menorca, el Programa LIFE de la Comissió Europea i amb la col·laboració del Programa MaB de la UNESCO. A l'apartat dedicat al transport es diu textualment: "Superando el ámbito interinsular, es necesario establecer criterios muy específicos sobre las infraestructuras de transporte de acceso a la isla, y de forma precisa en materia de infraestructuras aeroportuarias. La adecuación a los límites y escenarios de sostenibilidad sería impensable en el marco de un sobredimensionamiento de las capacidades operativas del aeropuerto. La experiencia en otros destinos insulares mediterráneos y atlánticos, nos enseña que a pesar de las limitaciones impuestas en los instrumentos de planificación y las restricciones urbanísticas, éstos resultan absolutamente ineficientes ante procesos de elevada presión de la demanda."

El Ministeri de Foment també és una administració pública i té l'obligació d'ajudar, i no impedir, un futur de sostenibilitat per a una illa declarada Reserva de la Biosfera.

10. CONCLUSIONS

- A L'aeroport de Menorca és la principal porta d'entrada a l'illa de Menorca. El 87% de les persones que entren i surten de l'illa ho fan per avió.
- A Entre el 85 i el 90% del trànsit anual aeroportuari es concentra en la temporada turística.
- A L'únic element de l'aeroport que registra símptomes de saturació qualche dia a la setmana durant la temporada alta és la terminal de passatgers.
- A Els dies punta de l'aeroport es tradueixen també en saturació de molts altres elements de l'illa: carreteres, flotes d'autobusos i de taxis, serveis d'hotel, etc.
- A El Ministeri de Foment planteja unes obres per duplicar la capacitat de l'actual terminal de passatgers. Considerant que durant tot l'hivern i durant la major part de dies d'estiu la terminal no es satura, la conclusió és que les obres d'ampliació es fan perquè pugui venir encara més gent els dies punta de temporada alta.
- A Un increment de turistes sobre els dies punta provocaria una evident rebaixa de la qualitat en l'atenció d'aquests turistes. Una qualitat que ja es troba minvada actualment en els dies punta que ara es volen accentuar.
- A Tant els documents d'estudi de la declaració de Reserva de la Biosfera com la pròpia Aena, reconeixen la relació directa entre la capacitat de l'aeroport i la necessitat de creixement urbanístic, de manera que una ampliació aeroportuària pot dur com a conseqüència la necessitat de més urbanització sobre l'illa.
- A El projecte no ha complert la seva obligació d'adaptació al Pla Territorial Insular de Menorca, que marca un determinat ritme de creixement urbanístic.
- A El projecte no ha complert l'obligació que marca el Pla Especial de l'aeroport de revisar si es compleixen les previsions que Aena va fer en 1998 quan va redactar el Pla Director. Les dades reals demostren un marge d'error considerable.
- A El projecte d'ampliació de la terminal té un pressupost inicial de 66 milions d'euros. Aquesta quantitat de diners públics equival al que costarien 4 hospitals generals, 26 centres escolars de darrera generació, o 15 centres geriàtrics complets.
- A En agafar com a referència unes previsions de creixement anual de passatgers, en tost d'agafar les previsions de creixement en els dies pròxims a la saturació, es produeix un error d'excés de volum previst sobre la necessitat real, de devers el 40%.

- A Els errors sumats, tant de volum anual de passatgers que no es confirmen, com de no agafar com a referència els dies punta, provoquen un incompliment flagrant de l'obligació que tenen les administracions públiques de gestionar els doblers públics de manera eficient.
- A Amb l'aposta per ampliar la terminal, el Ministeri abandona altres possibilitats, impulsades fins i tot per programes europeus, orientades a fomentar que els avions usin els dies més lliures per operar i així rendibilitzar millor les actuals instal·lacions.
- A Les dades de l'evolució de l'estada mitjana dels turistes desmenteixen la teoria que diu que l'ampliació de l'aeroport no incrementarà la pressió humana damunt Menorca.

11. FONTS CONSULTADES

- *Plan Director Aeropuerto de Menorca*. Aena i Ministeri de Foment, 1 d'agost del 2001.
- *Pla Territorial Insular de Menorca*, març del 2003.
- *Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Menorca*. Aena, agost del 2003.
- *Propuesta de Planificación y Programación de las Actuaciones Necesarias en el Aeropuerto de Menorca*. Aena, novembre 1995.
- *Memoria resumen Estudio de Impacto Ambiental de la ampliación del aeropuerto de Menorca*. Aena, 2002.
- Estadístiques de trànsit aeri per l'aeroport de Menorca de la plana oficial d'Aena: www.aena.es
- Pressupostos Generals de l'Estat a la plana web del Ministeri de Foment: www.mfom.es
- *Plan de Desarrollo Sostenible*. Consell Insular de Menorca, Programa LIFE DGXI Comisió Europea, Programa MaB UNESCO. 1998.
- Reial Decret 2591/1998, de 4 de desembre, sobre l'Ordenació dels aeroports d'Interès General i la seva Zona de Servei.
- Plana web de l'empresa Arquimática SL, guanyadora del projecte d'ampliació de la terminal de passatgers de l'aeroport Menorca: www.arquimatica.com



AJUDA'NS A EVITAR LA MASSIFICACIÓ DE MENORCA.

- A *L'enfrontament entre una associació com el GOB i el Ministeri de Foment és molt desigual. Ens calen recursos per poder fer front a aquesta nova iniciativa i usar tots els ressorts legals que estiguin al nostre abast.*
- A *Si ets de les persones que volen intentar evitar que Menorca sigui un altre paradís perdut per la massificació turística i urbanística, dóna'ns el teu ajut. Fes un ingrés al compte 2051-0035-68-0043906664*
- A *Si desitges més informació sobre aquesta campanya, o et vols associar al GOB, visita la nostra web www.gobmenorca.com*